



**AIIG
Liguria**

Liguria geografia



Anno XIII°, Numero 1

Direttore editoriale Giuseppe Garibaldi

Gennaio 2011

A dicembre si è concluso il terzo quadriennio del nostro periodico (ed è già disponibile sul sito l'indice 2007-10, curato dal prof. Lorenzo Bagnoli), e diamo ora inizio ad una nuova serie, che speriamo sia sempre all'altezza delle aspettative dei soci e dei lettori.

Sostanzialmente nulla cambierà nella struttura del giornale, ma ci auguriamo che aumenti il numero dei collaboratori e migliori ulteriormente la qualità degli interventi, che dagli argomenti di carattere locale possono spaziare a tutto ciò che è "geografico" e possa presentare un qualche motivo di interesse per i lettori. Questi da tempo non sono più solo i soci d'AIIG-Liguria, visto che al nostro sito tutti possono accedere e i numeri del giornale vi sono presenti a partire dal gennaio 2007.

Da un punto di vista scolastico, il nuovo anno si preannuncia piuttosto negativo per quanto riguarda la geografia, se si pensa a come la riforma della scuola media superiore ha operato a danno della nostra disciplina, azzerata negli istituti professionali e in tutti gli istituti tecnici escluso solo quelli economico-turistici, e ridicolizzata nei licei, dove l'abbinamento alla storia nel biennio iniziale sarà - c'è da giurarci - tutto a vantaggio di quest'ultima materia. Qualcuno sperava in dicembre nella rovinosa caduta del governo, che poi non c'è stata, ma ciò che è ormai legge è assai difficile che possa essere cancellato: dispiace che solo per la geografia si sia pensato di poterla spezzettare tra tanti "saperi", cioè tra le varie altre materie, come se i vari docenti di esse - facendone ciascuno solo dei frammenti - potessero essere più competenti. (G.G.)

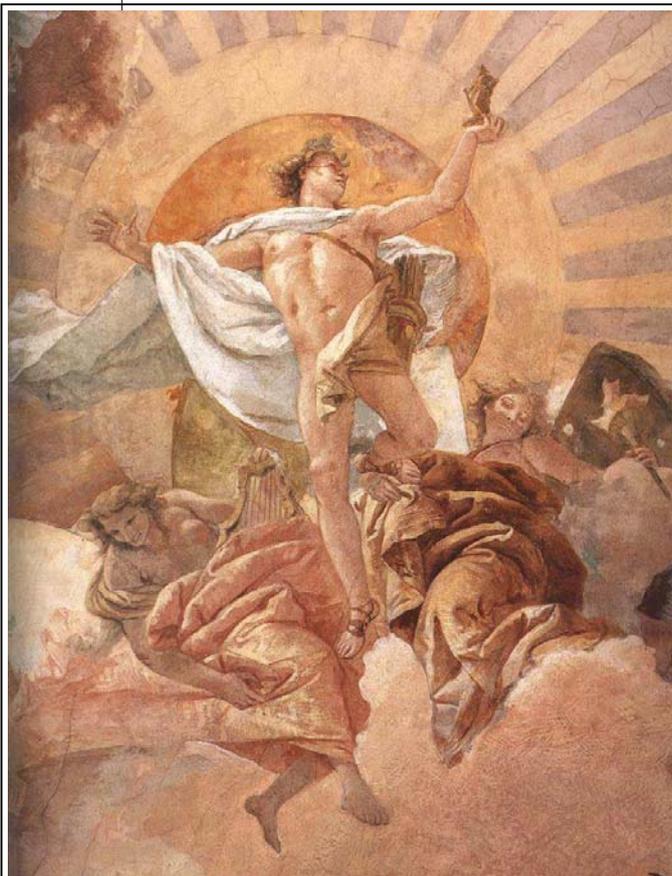
APPROVATA LA NUOVA LEGGE PER L'UNIVERSITA'

Non vogliamo usare il termine "riforma Gelmini", perché non ci piace seguire l'andazzo corrente di personalizzare tutto, ma pensiamo che quella approvata prima di Natale dal Parlamento in via definitiva sarà ormai citata con tale titolo un po' altisonante, che fa tornare alla memoria la ben più incisiva riforma Gentile degli anni Venti del secolo scorso, anche se quella si riferiva all'istruzione secondaria. Non vogliamo neppure tentare un giudizio di merito sulla nuova normativa, dato che verrebbe da persona che conosce le cose non in maniera diretta ma solo attraverso gli interventi della stampa: e ciò tanto più che - non solo per venire incontro alle osservazioni del Presidente della Repubblica - sarà necessario provvedere ad aggiustamenti vari e soprattutto occorreranno numerosi decreti delegati per trasformare in realtà il dettato, per forza di cose piuttosto generico, di tante parti della legge. Da non

addetti ai lavori, ci auguriamo che non si sia peggiorato quello che ora funziona discretamente e si sia viceversa eliminata almeno una parte delle disfunzioni finora esistenti; d'altra parte, lo spirito natalizio, da cui siamo pervasi ancora per qualche giorno prima di ripiombare nella solita routine, ci fa essere speranzosi, pur pensando che almeno una parte delle proteste di studenti e ricercatori avessero dei fondamenti seri, non legati solo al "colore" politico di chi ha proposto nel 2008 il disegno di legge che ora ha concluso il suo iter.

Quello che dispiace, in quest'Italia divisa in due fazioni l'una contro l'altra armate, è che la nuova normativa non sia dovuta se non in misura modesta ad un lavoro comune dei parlamentari dei diversi partiti, opposizione compresa, il che susciterà uno strascico di polemiche piuttosto lungo.

D'altra parte, se guardiamo alla riforma della scuola secondaria superiore, ci accorgiamo che, 4 mesi dopo l'entrata in vigore delle nuove norme ci sono ancora molte cose in sospeso, come nel caso dell'insegnamento della logistica negli istituti tecnici tecnologici (indirizzo logistica e trasporti), dove la materia appare per ora un contenitore vuoto, nel quale - visti gli spazi notevoli che ha ottenuto - c'è chi spera ancora di poter inserire (magari!) qualche ora di geografia, e considerato che la nostra disciplina - incredibilmente tolta da tale ordine di scuole - non figura tra le materie eliminate ma che il Ministero pensa possano ancora essere inserite all'ultima ora (e qui occorre una parentesi per far sapere ai meno informati dei nostri lettori che una percentuale abbastanza elevata del carico



Apollo e nello sfondo il Sole, in un affresco di Giovanbattista Tiepolo: un'immagine che riproduciamo in riferimento all'innalzarsi del sole nel cielo dopo il solstizio d'inverno. Dal 21 dicembre (allorché a mezzogiorno l'astro era alto in Liguria solo 22° circa) occorreranno sei mesi perché si verifichi nel nostro emisfero la massima culminazione diurna (che alle nostre latitudini raggiungerà, il 21 giugno, circa 69-70°).

orario settimanale potrà essere stabilita in sede locale, con l'inserimento di materie che potranno venir decise - con criteri tutt'altro che univoci - dal collegio docenti di ciascun istituto, alla faccia dell'abolizione delle famigerate "sperimentazioni" che rientreranno dalla finestra dopo essere state scacciate dalla porta). Non ci resta che vedere, nei prossimi mesi, il seguito della telenovela.

Giuseppe Garibaldi

AIIG LIGURIA - VITA DELL' ASSOCIAZIONE

SITUAZIONE SOCI

I soci, al 27 dicembre 2010, sono **206**, di cui **154** effettivi (comprese le **8** biblioteche iscritte gratuitamente), **33** juniores e **19** familiari. Mentre siamo grati per la fiducia ai nuovi soci e a quanti hanno rinnovato, ricordiamo che mancano all'appello (ma potrebbero aver versato in queste ultime settimane) **ancora 19 soci di Genova, 7 di Savona, 18 della Spezia/Massa-Carrara (quasi la metà) e 40 (!) di Imperia**. Questo è l'ultimo notiziario inviato a chi è in ritardo; l'invio sarà ripristinato a pagamento della quota effettuato. I pagamenti fatti oltre il 20 gennaio potrebbero comportare la perdita di qualche numero della rivista nazionale.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Cari Consoci,

leggendo il breve trafiletto qui sopra, scoprite quanti di voi tardano a versare la quota, e quest'anno la situazione è peggiore del solito. So bene che questo non è un segno di scarsa considerazione per chi lavora per voi, ma è opportuno che sappiate che la pigrizia di molti provoca difficoltà non lievi e notevoli perdite di tempo, ciò che impedisce di operare al meglio tanto nel prevedere impegni e spese da inserire nel bilancio annuale quanto nell'organizzazione delle attività sociali (conferenze, corsi di aggiornamento, escursioni, viaggi).

Poiché il peso della gestione dei soci incombe in buona parte su di me, data l'indisponibilità di altri membri del Direttivo ad occuparsene in modo continuativo, è del tutto normale che si possano verificare a volte dei modesti disguidi, che evidentemente non vi sarebbero se tutti versassero quanto dovuto nei primi 2 mesi dell'anno sociale (settembre-ottobre) o al massimo entro il 31 dicembre. Il dirvelo è solo un piccolo sfogo (che non mi vorrete negare), perché so che le cose non cambieranno un granché, dato che le priorità di ciascuno (me compreso) sono diverse e sempre mutevoli.

Un'altra cosa che ho già detto più volte è l'esigenza di poter evitare di spedire il giornale ligure in edizione cartacea a chi è collegato ad Internet (sarebbe un risparmio di circa 9 euro a persona, e sapete che per ogni socio effettivo la Sezione regionale percepisce dalla Sede centrale in tutto 10 euro). Parecchi mi dicono che preferiscono leggere il testo su carta invece che sullo schermo del pc, ma a nessuno viene in mente che la stampa può essere predisposta da ciascuno (eventualmente solo per quella o quelle pagine che interessano)? Si ha proprio l'impressione che manchi in parecchi la volontà di collaborare anche in cose minuscole, che è quanto da anni chiediamo ai soci, visto che l'AIIG è un'associazione basata sul volontariato. Ma lo spazio è quasi finito, così il mio mugugno si ferma qui.

Le poche righe finali per inviare a voi tutti il mio cordiale saluto e farvi ancora tanti auguri perché questo 2011 appena iniziato sia per ciascuno di voi e per i vostri familiari sereno e proficuo.

Cipressa, 2 gennaio 2011

LE NOSTRE ESCURSIONI

GENOVA (2 febbraio)

Per sabato 2 febbraio è organizzata da Sanremo e Imperia un'escursione a Genova, per effettuare alcune visite, in particolare alla mostra "*Mediterraneo. Da Courbet a Monet a Matisse*", e, se il tempo sarà bello, per osservare da alcuni belvedere i più bei panorami sul mare di Genova e dintorni.

Viaggio in autobus riservato, con un minimo di 18-20 iscritti. Pranzo libero in self-service. Quota per i soci (autobus + ingresso alla mostra) 45 euro. Prenotazioni presso la Segretaria di Imperia entro il 21 gennaio (data-limite tassativa). La partenza avverrà da Sanremo alle 7,15 e da Imperia Porto Maurizio alle 8,00, con rientro verso le 19.

VENETO E TRENINO-ALTO ADIGE (fine maggio)

Gli interessati trovano le prime informazioni a pagina 6.

GLI APPUNTAMENTI DI GENNAIO

GENOVA

Non sono previste riunioni.

IMPERIA (SALA CONFERENZE MUSEO DELL'OLIVO)

- venerdì 21, alle ore 16,45, il prof. **Giuseppe Garibaldi** (presidente AIIG-Liguria), parlerà su *L'antica contea di Nizza, un'area originale del sud-est della Francia, tra influenze liguri, provenzali e piemontesi*.

- venerdì 21 è pure la data limite per iscriversi all'escursione a Genova, per visitare la mostra sul Mediterraneo, secondo il programma precisato sopra.

- venerdì 28, ore 16,45, il prof. **Giuseppe Garibaldi** parlerà su "*Il territorio nizzardo*", commentando una serie di immagini recenti riguardanti sia aree interne sia la zona litoranea.

LA SPEZIA - MASSA CARRARA

Non sono previste riunioni.

SAVONA

Non sono previste riunioni.



A sinistra: Carrara, il tavolo dei relatori alla conferenza su Alessandro Malaspina del 15 dicembre scorso (da sinistra, D. Manfredi, G. Galliano, R. Canesi, A.L. Franzoni). A destra: Uno dei lettori di Liguria Geografia, che ci segue da Bucarest: l'amico prof. Adrian Ciocà, docente universitario di Geografia

Scheda 14 - Attualità della navigazione marittima. Le “autostrade del mare” (a cura di G. Garibaldi)

In un periodo di grave recessione economica come l'attuale si pensa che il commercio internazionale debba ridursi di molto, ma non è proprio così. La navigazione marittima mantiene tuttora una grande importanza e anche il rinnovo della flotta mercantile va avanti sia pure tra alti e bassi.¹ Se si guarda alla consistenza della flotta mercantile mondiale, ecco un interessante confronto:

Anno	1959	1971	1979	1989	1999	2009
Navi a propulsione meccanica oltre le 100 t.s.l.	36.221	55.041	71.129	78.336	79.977
Stazza lorda (milioni di t)	124,9	247,2	413,0	423,6	543,6	879,2
Stazza media per nave	3.448	4.491	5.807	5.407	10.993

Dai dati si osserva un notevole sviluppo della flotta, in termini numerici, fino a tutti gli Anni 80 (più di un raddoppio in trent'anni), mentre successivamente il rinnovo dei natanti sembra aver fatto aumentare di poco le navi, ma più che raddoppiarne la stazza lorda.² Dopo la riapertura del canale di Suez nel 1975 e il suo ammodernamento (per il 2010 era previsto l'approfondimento fino a 22 m lungo tutti i 163 km di percorso), le grandi rotte mondiali non evitano più il Mediterraneo, ma oltre a quelle facenti capo all'Europa meridionale attraversano il nostro mare anche le rotte dalla regione indiana e dal golfo Persico verso i porti atlantici europei e fanno capo a scali mediterranei pure alcune lunghissime rotte *round the world*.³

L'interscambio tra i porti mediterranei, sia europei sia extraeuropei (cioè del vicino Oriente e del Nord Africa) è piuttosto vivace e, per paesi dalla forma particolarmente allungata come l'Italia, può assumere enorme importanza anche il traffico di cabotaggio nazionale. Ma il vero *uovo di Colombo*, come lo si potrebbe chiamare, che faciliterebbe i traffici tra le varie regioni d'Italia evitando l'ulteriore intasamento della rete automobilistica (autostradale e no), già poco supportata dalla rete ferroviaria che da sola trasporta meno di un decimo delle merci che si spostano nel nostro Paese, è quello di permettere l'imbarco sulle navi di autocarri e semirimorchi, che possono essere movimentati in tempi brevissimi senza altro intervento che quello dei loro conducenti e spesso - quando le navi sono dotate di doppio portellone (a prua e a poppa) - senza neppure eseguire manovre per invertire la marcia.

In un'epoca che si caratterizza per la sempre più sentita esigenza di ridurre i tempi del trasporto, questa modalità, che esiste dall'inizio degli Anni 50 del Novecento (allorché furono istituiti i primi traghetti per auto sulla Manica), dovrebbe essersi sviluppata in modo esponenziale. Solo su lunghe distanze (extra-mediterranee, perciò) a questo tipo di trasporto - che viene chiamato “ro-ro” (*roll on-roll off*) - si deve per motivi economici sostituire quello “*lift on-lift off*” tipico delle navi porta contenitori.

C'è dunque da chiedersi quali remore non lo abbiano fin qui permesso, e riteniamo di individuarne almeno due: la prima è di ordine tecnico, la seconda di tipo economico. Occorrerebbe infatti - in primo luogo - che fossero perfettamente “oliati” le infrastrutture portuali e facilitata al massimo l'accessibilità tra porti, retroporti, svincoli e bretelle autostradali (che in una breve nota sul numero scorso di LigGeo, pag. 6, si diceva essere il punto dolente della nostra logistica). Secondariamente, devono essere previste - a fronte di evidenti vantaggi ambientali e di sicurezza e di non indifferenti risparmi energetici - consistenti agevolazioni tariffarie che servano ad indirizzare gli autotrasportatori a valersi almeno parzialmente del servizio marittimo.

In verità, di “autostrade del mare” (una delle forme moderne - e dal nome accattivante - della “navigazione di cabotaggio nazionale”) si parla da un decennio (2001), quando a livello comunitario furono identificate come lo strumento in grado di realizzare il riequilibrio logistico dei trasporti, attraverso il trasferimento di quote sempre maggiori di merci dalle strade alle rotte marittime, a condizioni vantaggiose. Ancora oggi, però, l'Italia rimane un paese di camionisti, se si pensa che attualmente gran parte delle merci viaggia su gomma e, del carico trasportato su distanze superiori ai 500 chilometri, solamente il 4% si sposta utilizzando le autostrade del mare per un numero complessivo di 1.500.000 automezzi pesanti. Aumentando la percentuale al 10% si eliminerebbero dalla rete stradale 240.000 Tir. In realtà, i programmi del Ministero prevedono di arrivare all'8% entro il 2011, in linea con il Piano generale della mobilità che punta allo sviluppo dell'intermodalità e al trasferimento di una quota sempre maggiore di traffico dalla strada verso ferrovie e autostrade del mare. Trasferimento che diventa sempre più urgente, se si prendono in con-

¹ Sui giornali di inizio estate 2010 si leggeva delle difficoltà del settore in Europa [«Cantieri navali a secco di ordini», Il Sole-24ore, 27.6.2010, p. 17], ma si diceva che contemporaneamente era *boom* in Asia (nel periodo gennaio-maggio un Cina si erano conclusi contratti per 19,6 milioni di tsl di naviglio contro 1,1 milioni nello stesso periodo del 2009), segno di un divario piuttosto forte nel rapporto qualità-prezzo dei cantieri europei e di quelli asiatici. Recentissima è la notizia [«Messina, scatta l'operazione coreana», la Repubblica, 16.11.2010] che i cantieri coreani Daewoo tra l'autunno di quest'anno e il febbraio 2013 forniranno al Gruppo Messina 4 navi ro-ro portacontenitori da 2.960 TEU, il che ci dice che la flotta sta comunque continuando il suo ammodernamento.

² I dati spesso sono poco omogenei, in quanto alla stazza lorda (unità di volume e non di peso) non di rado viene sostituita la portata (espressa in t metriche), ma spesso vi è confusione tra portata lorda e portata netta. Non sempre, perciò, si riesce a creare delle serie omogenee sufficientemente significative. I dati della tabella dovrebbero riferirsi sempre alle tsl. Per il 1999 manca il numero esatto delle navi oltre le 100 tsl, per cui non si è potuta calcolare la stazza media.

³ Si tratta di rotte molto lunghe, anche se non sempre la circumnavigazione è proprio completa (una delle prime collegava Israele ad Hong Kong attraverso l'Atlantico e il Pacifico); in altri casi sono “rotte a ferro di cavallo” (*horse shoe round the world*) che utilizzano in parte dei “ponti terrestri” (o *landbridges*), cioè tronchi ferroviari transcontinentali in sostituzione di canali poco moderni (come Panamá). In ogni caso, si deve sempre far riferimento a trasporti intermodali, cioè fondamentalmente senza “rottura di carico” tra i diversi vettori.

⁴ Accompagnati (cioè con autista a bordo) o non accompagnati (cioè con camion e semirimorchi caricati a bordo e poi ripresi all'arrivo da altro autista).

siderazione le previsioni che indicavano che entro il 2010 il volume del traffico merci movimentato sul territorio nazionale crescesse di circa il 40%. In assenza di rapidi interventi correttivi, ciò vuol dire una crescita del traffico su gomma in misura superiore ai 100.000 veicoli commerciali al giorno, e chi percorre la nostra rete autostradale (che da anni vede solo modestissimi lavori di manutenzione, salvo l'apertura del "passante" di Mestre, avvenuta nel 2009, e il lento completamento - tuttora in corso - della Salerno-Reggio di Calabria) sa che cosa ciò significherebbe in termini di ulteriore ingolfamento.

A livello nazionale, data la forma allungata dell'Italia e la presenza di due grandi isole (che, insieme, costituiscono circa un sesto del suo territorio), il trasferimento di parte del traffico su rotte marittime, è vivamente auspicabile. Per aumentare la convenienza del trasporto via mare rispetto ai percorsi terrestri tradizionali, così da farlo preferire agli autotrasportatori, era stato previsto dal Governo nel 2002 un "eco-bonus" (da erogarsi per un quindicennio) alle aziende di autotrasporto per far loro scegliere l'utilizzo delle linee marittime per trasporti accompagnati e non,⁴ ma

esso era stato annullato (per motivi di bilancio?) nel marzo 2010 e solo inserito a fine anno nel cosiddetto "decreto milleproroghe", sia pure ridotto del 60% (da 77 a 30 milioni di €).

E' indubbio che, per un funzionamento accettabile del sistema "autostrade del mare", occorre pure - come sopra accennato - la perfetta funzionalità dei punti di interscambio terra-mare e mare-terra, il che non è di per sé costoso (e lungo da predisporre), ma è legato ad un incrocio di competenze che in un Paese come il nostro allunga enormemente i tempi, nonostante l'esistenza da qualche tempo di un Ministero per la "semplificazione burocratica". Da noi si preferisce "pensare in grande", portando avanti progetti faraonici, molto costosi nell'esecuzione, spesso non remunerativi e/o di scarsa utilità (oltre che di onerosa manutenzione), ma... di forte impatto mediatico.

Relativamente al cabotaggio internazionale in area mediterranea, che consente di collegare tra loro territori di tre conti-



Portellone di prua su nave ro-ro (da *MacorMarine*). Qui gli automezzi possono imbarcarsi e poi sbarcare direttamente, senza bisogno neanche di fare retromarcia, ma si tratta di navi di piccola stazza adibite a collegamenti secondari (in Italia, in genere, tra terraferma e isole minori).

Un grosso autoarticolato accede al garage di una nave ro-ro (da *stradafacendo.tgcom.it*). Dato che questi mezzi percorrono una parte del loro itinerario sulla nave, i loro autisti possono fruire in cabina delle ore di riposo obbligatorio, arrivando più riposati.

nenti, uniti da antichi e oggi rinnovati rapporti economici e commerciali, la possibilità di usufruire del mare è un vantaggio ancora maggiore, sia per la pratica impossibilità di seguire percorsi terrestri alternativi (lunghe e scomodi quando esistono) sia per l'insufficienza in molti casi di infrastrutture portuali adeguate (tanto che, proprio per ciò, da tempo funzionano regolari servizi ro-ro con diversi Paesi dell'Oltre Suez). Le "autostrade mediterranee" potranno acquisire via via importanza solo che si pensi allo sviluppo delle economie dei Paesi che si affacciano a questo mare che non è più solo "nostro" (per i Nordafricani di lingua araba è *Al Bahr al-abyad al-Mutawassit*, "il mare bianco intermedio"), mare la cui gestione - anche per la lotta comune all'inquinamento - diventa sempre più un affare di tutti mentre cresce la congestione (ci si perdoni il bisticcio) dei traffici che su di esso si svolgono.

Da/per porti con adeguate attrezzature di sollevamento è poi importante il trasporto mediante contenitori: connesso al concetto di intermodalismo,⁵ esso è strettamente legato alla possibilità di uno scambio veloce e comodo tra i diversi vettori (terrestri e marittimo), come avviene allorché un contenitore, caricato in uno stabilimento industriale su un carro ferroviario a bancale, raggiunge un porto dove mediante una gru si effettua il trasbordo su una nave (che oggi è di solito una porta-contenitori specializzata, ma può anche non esserlo) e, nel porto di sbarco, viene nuovamente trasferito su un mezzo di terra (ancora un carro ferroviario o più spesso un camion o un auto-articolato). L'assenza di una "rottura di carico"⁶ non è, comunque, solo un fatto fisico o materiale (per le modalità degli spostamenti tra i diversi vettori), ma pure giuridico, essendo di solito predisposto un unico contratto, e perciò un solo documento di viaggio, per l'intero percorso.

L'esigenza di un'organizzazione molto precisa delle spedizioni è legata al fatto che un miglior sfruttamento del contenitore e/o del mezzo di trasporto (con una loro rotazione più frequente, se non continua) abbassa su base annua le spese di esercizio, facendo diminuire così la componente "spese di trasporto" rispetto al valore intrinseco della merce trasportata, e la cosa è molto importante quando si trasportano prodotti non proprio preziosi.



Giuseppe Garibaldi (AIIG-Liguria. Imperia-Sanremo)

⁵ Per intermodalismo si intende il trasporto di merce attraverso almeno due differenti modi di trasporto (per esempio, nave+treno oppure nave+camion o treno+nave+camion), ma in virtù di un unico contratto. Questo ha allargato le competenze dello spedizioniere marittimo anche ai percorsi di terra, allorché essi servono a completare - riguardo a determinate merci - una rotta commerciale.

⁶ E' definita "rottura di carico" la manipolazione e scomposizione di un carico, quando esso è trasferito da un mezzo di trasporto ad un altro. Se è ammissibile la separazione di un carico completo in tante partite per il proseguimento del trasporto su due o più mezzi più piccoli verso destinazioni minori, come avviene in un *transit point*, è invece da escludere la "rottura" in assenza di tale situazione, perché è proprio per evitarla che è nato l'intermodalismo.

IL NUMERO MEDIO DI COMPONENTI PER FAMIGLIA NEI DIVERSI COMUNI ITALIANI

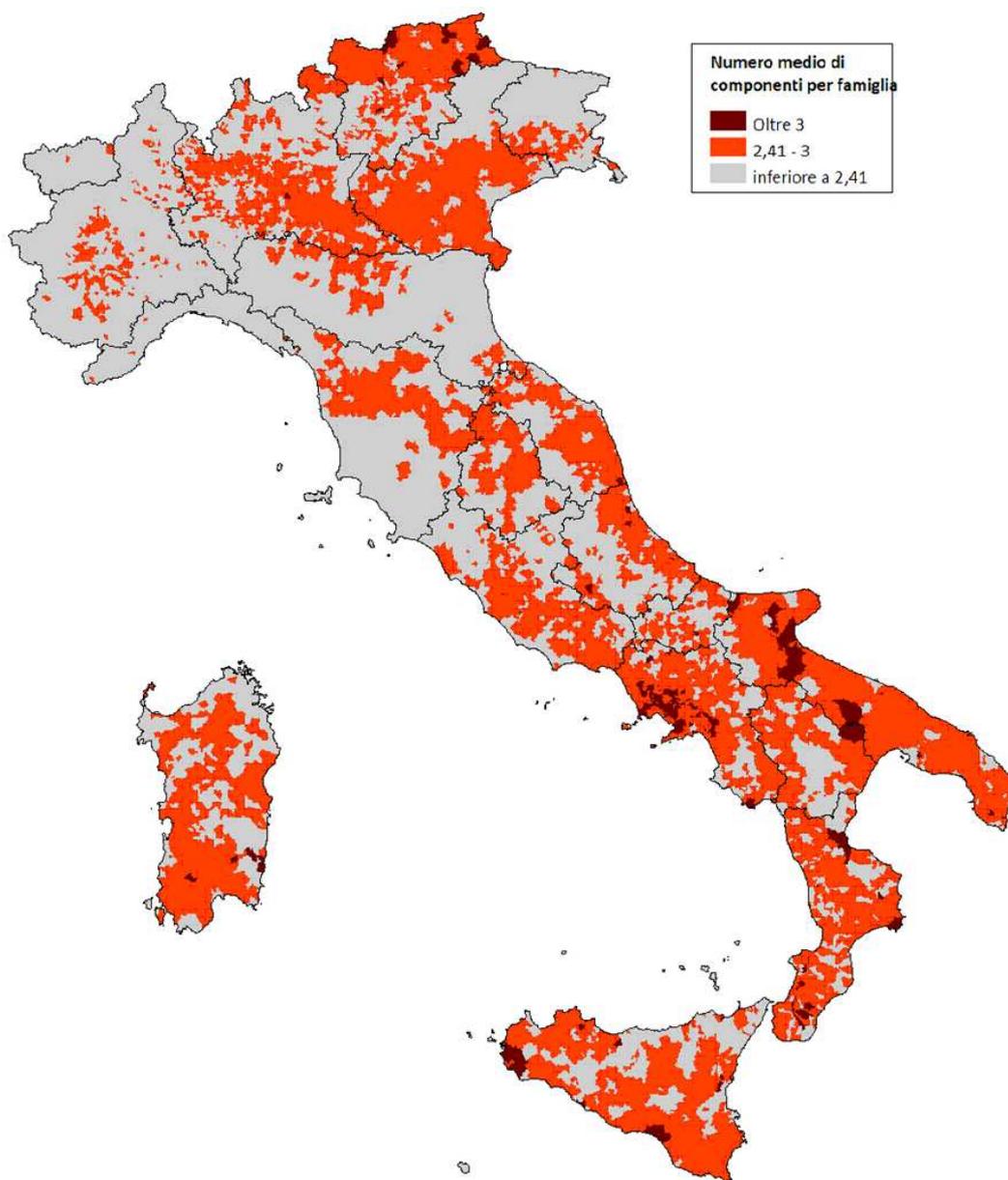
Traiamo dal n. 62 del bollettino di informazioni dell'Associazione dei Comuni italiani (Cittali@news, n. 62/2010) quest'interessante cartogramma a mosaico, che mostra il numero medio dei componenti per famiglia in ogni comune italiano. Il bel contrasto di colori (perfettamente leggibile anche in bianco e nero) permette di farsi un'idea precisa della situazione, con la constatazione che Liguria e Valdaosta sono le due regioni italiane con i valori minimi.

Nell'anno 2009, in Italia, si contavano poco meno di 25 milioni di famiglie, 2 milioni in più rispetto al 2003 (+9%). In media ogni nucleo familiare è composto da 2,41 individui, il 4,4% in meno rispetto a 7 anni fa, quando era mediamente costituito da 2,52 persone. Nel tempo si osserva, quindi, un aumento del numero delle famiglie, che sono però sempre più "strette". Si tratta di una caratteristica tipica delle famiglie italiane moderne, le cui cause sono riconducibili tanto alla nostra denatalità quanto all'allungamento della vita media delle persone e all'instabilità nei rapporti di coppia. Il numero medio dei componenti di una famiglia varia, nel 2009, dai 2,04 abitanti medi dei comuni liguri ai 2,78 di quelli campani. Ed infatti è proprio in Campania che si ha il comune con maggior numero di componenti, San Vitaliano (Na) con una media di quasi 4 componenti per nucleo familiare, mentre è in Liguria, in provincia di Genova per la precisione, che è ubicato il comune con il minor numero di componenti per famiglia: Fascia, con una media di 1,2 componenti per famiglia. Sempre riguardo alla Liguria, sono soltanto cinque i comuni con numero medio di componenti per famiglia compreso tra 2,41 e 3: si tratta di Camporosso in provincia d'Imperia, di Ortovero e Millesimo in quella di Savona, di Bolano e Ortonovo in provincia della Spezia; gli altri sono tutti inferiori a 2,41.

In generale, l'immagine che si disegna è quella di un'Italia divisa in due, in cui ad un centro-sud in cui vivono famiglie mediamente più numerose, si contrappone un nord con nuclei familiari più piccoli rispetto alla media. Importanti eccezioni al nord sono costituite dai comuni dell'area di pianura lombarda e triveneta (con le esclusioni dei capoluoghi di regione) e da quelli localizzati nell'Alto Adige. I comuni dell'area napoletana, assieme ad alcune aree circoscritte di Puglia, Sicilia, Calabria e Alto Adige, si confermano quelli con le famiglie mediamente più numerose.

Questi valori sono da molto tempo in diminuzione (il che significa che il numero delle famiglie aumenta), ma - trattandosi di piccoli numeri - vengono poco osservati. Dieci anni fa, l'indice nazionale era a 2,60 (il 7,3% più di quello attuale), ma le variazioni non dipendono solo dalle motivazioni sopra citate, essendo anche legate ai piccoli "trucchi" messi in atto dalle famiglie per evitare sgradite tassazioni (è noto il caso dell'ICI, la cui abolizione sulle prime case ha provocato strani "trasferimenti" di mogli o mariti o figli in località di villeggiatura).

Giuseppe Garibaldi



Piccoli musei in Liguria

IL MUSEO DELL'OLIVO (Oleificio Fratelli Carli, Imperia)

Nota di G. Garibaldi

Riprendiamo, dopo anni d'interruzione, una rubrica che aveva suscitato l'interesse dei lettori, sempre attenti alla cultura del territorio.

Ad Oneglia (il quartiere orientale di Imperia), nei pressi dello stabilimento oleario di famiglia, da circa 20 anni i Carli hanno aperto un interessante museo, che aiuta i visitatori a conoscere il mondo dell'olivicoltura e della produzione dell'olio. Detto così, però, si rischia di darne una definizione riduttiva, in contrasto con la ricchezza del materiale esposto, che è dunque opportuno descrivere con una certa ampiezza.

Diciamo innanzitutto che il museo è nato dall'allestimento espositivo delle collezioni raccolte durante decenni dalla famiglia Carli, fondatrice nel 1911 dell'industria olearia Fratelli Carli; l'esposizione museale è ospitata in una palazzina liberty costruita durante gli Anni venti del Novecento come sede della ditta e tuttora circondata dallo stabilimento oleario.

Nelle 18 sale si dipana la storia e la geografia dell'olivo, pianta la cui coltivazione iniziò nei paesi del Mediterraneo orientale per allargarsi a tutte le aree bagnate dal nostro mare, dato che l'areale della sottospecie spontanea (l'olivastro, *Olea europaea* var. *Oleaster*, una delle più rappresentative essenze della macchia termo-xerofila detta appunto "macchia mediterranea") coincide proprio con quelle zone, e infatti sulle sue rive ancora verso il 1960, prima dello sviluppo dell'olivicoltura in aree extraeuropee,* viveva il 99% delle piante esistenti nel mondo.

La sala 1 è dedicata alla storia dell'olivo, la cui coltura dall'antichità si ampliò fino al periodo romano, per poi rapidamente declinare col medio evo e riacquistare importanza in età moderna (nel Ponente ligure è dal Settecento che si sviluppò una vera monocoltura a carattere commerciale, durata fino alla prima guerra mondiale). Nella sala 2 si illustrano le caratteristiche botaniche della pianta, le diverse varietà e le pratiche culturali. Oggetti legati all'uso del legno d'olivo, delle olive e dell'olio sono presentati nella suggestiva sala 3 ("i doni dell'olivo"), mentre dalla sala 4 inizia il viaggio dell'olio e dell'olivo (un mosaico del II-III° sec. raffigura un'imbarcazione con anfore, due

delle quali olearie), dalla Fenicia verso occidente (sala 5), a Creta ed in Grecia (sala 6), a Roma (sala 7), in Spagna (sala 8). Una sala successiva (la 9) è dedicata all'uso dell'olio nella cosmesi. E si arriva alla Liguria, con la riproduzione (sala 10) di un oliveto terrazzato (ricordava il poeta Giovanni Boine che *i nostri monumenti non sono nelle piazze delle nostre città, sono le nostre "fasce"*, estese – pare – per oltre 200.000 km!) e numerose lattine in cui l'olio era confezionato per attraversare l'Atlantico. Nella sala 11 è illustrata la dieta mediterranea, che vede nell'olio d'oliva il condimento principe, mentre nelle sale 12 e 14 sono raffigurati i due tipici frantoi del passato, quello "a sangue" (o a trazione animale) e quello idraulico con le loro attrezzature, alcune delle quali esposte nella sala intermedia n. 13. La sala 15 ("lavorazione, conservazione, commercio, assaggio") conclude questo ampio giro, e le ultime tre sale costituiscono un corollario, con la ricostruzione di una nave olearia romana (sala 16), il valore simbolico e religioso legato all'olio e all'olivo (sala 17) e la collezione Carli di lumi e oliere. Da ultimo, nel giardino del Museo, fra alberi di olivo secolari, sono raccolti antichi frantoi, presse e giare provenienti da vari paesi, che offrono una panoramica sintetica ma suggestiva dei sistemi di produzione olearia e di conservazione dell'olio nel Mediterraneo.

L'ingresso al Museo dell'Olivo è libero e gratuito (giorni feriali, ore 9-12,30 e 15-18,30; chiusura di 3 settimane in novembre), ma per le visite di gruppi e scuole è necessaria la prenotazione. Il Museo dispone di audioguide multilingue (italiano, inglese, francese e tedesco) a disposizione dei visitatori che potranno noleggiarle all'ingresso del Museo.

Durante il periodo della raccolta delle olive (di massima, da dicembre a marzo) è inoltre possibile vedere in funzione il modernissimo frantoio, per la produzione dell'Olio Extra Vergine D.O.P. Riviera Ligure Riviera dei Fiori, ma per motivi di sicurezza non vi sono ammesse le scolaresche. A breve distanza si trovano una boutique di oggetti in legno di olivo e un negozio dove sono in vendita tutte le specialità alimentari (non solo olio...) prodotte dall'Azienda e non rintracciabili nei normali negozi.

Museo dell'Olivo - Via Garessio, 13 - 18100 Imperia
Tel : +39 0183 295762 - Fax : +39 0183 293236
E-mail info@museodelloливо.com

* Sull'argomento si veda: G. GARIBALDI, *La coltura dell'olivo nel Mediterraneo e altrove*, «Liguria Geografia», XII (2010), n. 4, p. 5.

ORGANIZZATA DALLA SEZIONE IMPERIA-SANREMO, E' IN PROGRAMMA PER L'ULTIMA DECADE DI MAGGIO UN'ESCURSIONE NEL VENETO E NEL TRENTINO - ALTO ADIGE

Il viaggio, con partenza da Sanremo, dovrebbe svolgersi dal 22 al 30 maggio, col seguente programma di massima:

- 1° giorno: Sanremo-Voltri-Tortona-Piacenza-Brescia-Vicenza (visita guidata)-Cittadella
- 2°: Cittadella-Castelfranco (sosta)-Maser (Villa Bärbaro)-Asolo-Bassano (sosta)-Marostica-Cittadella
- 3°: Cittadella-Treviso (sosta)-Conegliano (sosta)-Iago di Santa Croce-Belluno (breve visita)-Pieve di Cadore (o Calalzo)
- 4°: Pieve di Cadore-Auronzo-Passo di Monte Croce di Comelico-San Candido-Misurina (sosta)-Cortina d'Ampezzo (visita)-Pieve di Cadore
- 5°: Pieve di Cadore-Longarone-Belluno-Feltre (sosta)-San Martino di Castrozza (sosta)-Predazzo-Ora-Bolzano
- 6°: giornata libera (da utilizzarsi, se si crede, per visitare con mezzi pubblici Bolzano e Trento, dovendosi dare giornata libera all'autista)
- 7°: Bolzano-Merano (sosta)-Passo di Monte Giovo-Vipiteno (breve visita)-Bressanone (sosta)-Bolzano
- 8°: escursioni nei dintorni di Bolzano (Caldaro, Siusi, Castelrotto ecc.), con prosecuzione nel tardo pomeriggio per Riva del Garda
- 9°: Escursione in battello da Riva a Sirmione (4 ore); Sirmione-Brescia-Piacenza-Tortona-Voltri-Sanremo.

Tutti gli interessati sono pregati di mettersi subito in contatto colla segretaria di Imperia, Matilde Maglio, per dare il loro **assenso di massima**, in modo che si possa procedere - una volta constatato il raggiungimento di un numero sufficiente di possibili aderenti - all'ulteriore preparazione del viaggio, con le varie soste e visite (ora indicate in modo sommario) e con la fissazione della quota di partecipazione. Nel numero di febbraio del giornale saranno date informazioni più

precise, sarà confermata la data di effettuazione e si comunicheranno i tempi per il versamento dell'anticipo e del saldo.

N.B. Si precisa che il viaggio nell'Italia centrale, inizialmente previsto per maggio, è rimandato di un anno, dato che ad ottobre è programmato in vicinanza di quell'area (con base a Civitavecchia) il convegno nazionale, durante il quale si effettueranno molte escursioni guidate e si renderanno disponibili materiale ed informazioni che consentiranno di meglio organizzare la nostra iniziativa.

L'AIIG è su "Facebook"

La nostra associazione ha aperto una pagina ufficiale sul *social network* Facebook. Per iscriversi alla pagina, è sufficiente accedere a Facebook (nel caso non si sia iscritti, è necessario aprire un account), cercare **AIIG - Associazione Italiana Insegnanti di Geografia** nella funzione "cerca" e **clickare** sul pulsante "like" o "**mi piace**" in alto nella pagina. In questo modo, gli iscritti rimarranno in diretto contatto con la pagina e i suoi aggiornamenti attraverso il proprio account.

In alternativa, anche chi non è iscritto a Facebook può visitare la pagina (ma non ha possibilità di interazione diretta) copiando e incollando il seguente link sul proprio browser: <http://www.facebook.com/pages/AIIG-Associazione-Italiana-Insegnanti-di-Geografia/171640276192064>

Per ulteriori informazioni o per qualsiasi dubbio si può contattare il consigliere nazionale dott. Matteo Puttilli (rappresentante dei soci juniores): matteo.puttilli@polito.it, cell. 328 7743260

TIZIE IN BREVE - NOTIZIE IN BREVE - NOTIZIE IN BR

(a cura di G. Garibaldi)

AEROPORTI, SI CAMBIA. TROPPI SPRECHI: VIA GLI SCALI "BONSAP". Con questo titolo *la Repubblica* dell'8 novembre scorso riferiva della difficile situazione gestionale di tanti scali minori, che nonostante gli ingenti contributi (spesso a fondo perduto) degli enti locali rischiano di dover chiudere a breve, anche in un'ottica di razionalizzazione degli aeroporti su scala nazionale. Naturalmente, il discorso vale non solo per l'Italia, ma per molti altri paesi. Da noi, gli unici aeroporti minori sicuramente degni di essere tenuti aperti sono quelli di Pantelleria e Lampedusa (per rendere accettabile l'accessibilità alle due isole, spesso isolate con mare grosso), mentre molti altri, col miglioramento dei collegamenti stradali potrebbero benissimo chiudere, limitandosi al traffico dei voli privati: in ogni caso lo Stato non dovrebbe più accollarsi spese per i Vigili del Fuoco e il controllo aereo. E visto che siamo in Liguria, dove c'è l'aeroporto di Albenga, bisogna dire finalmente che sarebbe sano buon senso lasciarlo aperto al solo traffico privato e a voli dei soci dell'Aeroclub locale, ed eventualmente come scalo tecnico per i "Canadair" spegni fuoco. Se le attuali ristrettezze di bilancio servissero ai nostri amministratori per capire quali sono per la stragrande maggioranza della popolazione le vere esigenze, ci sarebbe da benedire l'attuale crisi economica, ma già si sa che non servirà a nulla, e i soldi che servono a cose necessarie non si troveranno, quelli per iniziative di valore quanto meno dubbio sì. E siamo noi che li votiamo!

CURIOSITA' SULLA COMPOSIZIONE DELLA POPOLAZIONE DI GENOVA. In un solo decennio gli stranieri residenti nel comune sono triplicati, passando dai 16.857 del 2000 ai 45.812 del 2009, incremento solo in parte effettivo, perché derivante in buona misura dalle regolarizzazioni recenti di persone già abitanti precariamente in città. Per nazionalità, permane al primo posto quella ecuadoriana (un terzo del totale, a prevalenza femminile), seguita da quelle albanese, marocchina, rumena (che ha superato quella peruviana, alcuni anni fa al 4° posto, e si sta avvicinando a quella marocchina), peruviana e cinese. Tra le diverse aree cittadine, il numero massimo degli stranieri si registra nel sestiere di Pré (31,8% della popolazione complessiva) e nel vicino sestiere della Maddalena (21,8%), e altri "picchi" li troviamo a Sampierdarena e Campasso (24,2%), a Cornigliano (17%) e a Campi (22,1%), mentre nell'estremo ponente e nel levante i valori sono assai bassi: in complesso la percentuale di stranieri sulla popolazione complessiva del comune genovese è il 7,51%. Data la giovane età degli stranieri, molti sono scolarizzati, per cui la percentuale di studenti stranieri sul totale degli studenti cittadini è parecchi punti in più (dal 9,8% per le scuole superiori al 13,2% per le scuole medie).

I GIOCATTOLE ARRIVANO DALLA CINA. In una recente intervista Ambrogio Villa, presidente di Assogiocattoli (aderente a Confindustria), ha dichiarato a *Il Sole 24ore* che il 75% dei giocattoli presenti sul mercato italiano proviene dalla Cina (regioni del Guangdong, Dong-guan e area di Shantou) e solo un quarto è di fabbricazione nazionale. Va poi osservato che in questi anni molti marchi italiani famosi (come *Rivarossi* e *Lima*) sono stati assorbiti da aziende internazionali (nel caso specifico, dalla britannica *Hornby*, che ha concentrato la produzione di trenini proprio in ... Cina).

IL 6° CENSIMENTO DELL'AGRICOLTURA AL VIA. Dal 24 ottobre al 31 gennaio in Liguria 155 rilevatori di "Liguria ricerche", sotto la guida di 14 coordinatori territoriali, visitano su incarico della Regione le circa 33.000 aziende agricole esistenti, consegnando all'ISTAT entro il 31 maggio i risultati ottenuti, in modo che i primi dati provvisori possano già apparire entro fine giugno: un vero miracolo (se i programmi saranno rispettati) rispetto alla lentezza con cui nel passato i risultati venivano comunicati. Il maggior numero di aziende è nella provincia di Imperia, seguono poi Genova, Savona e la Spezia; gli addetti sono numerosi, ma nella maggior parte non a tempo pieno (occupati in altre attività o pensionati), come già rilevato nel 2000.

MINI-ACCORDO A CANCUN (MESSICO) SUL CLIMA. Dopo il fallimento della riunione di Copenaghen alla fine del 2009 (si veda l'ampio articolo "*Florenaghen*", Liguria Geografia, XII [2010], n. 1, p. 1), a Cancun si è evitato in extremis un nuovo fallimento, con

un compromesso sul taglio delle emissioni di "gas serra", in modo da evitare che l'aumento della temperatura media del pianeta arrivi ai 2° C, considerata dagli scienziati la soglia di rischio.

Anche se firmato dai delegati di 191 stati (si è tenuta fuori solo la Bolivia), l'accordo non appare vincolante, sollecitando "profondi tagli" nelle emissioni di CO₂ soprattutto da parte dei paesi ricchi (ma gli USA, che non firmarono il trattato di Kyoto, non ne sono coinvolti, soprattutto dopo le recenti sconfitte del presidente Obama) e proponendosi di studiare nuovi meccanismi per aiutare i paesi in via di sviluppo a ridurre le loro emissioni. Un nuovo organismo, il *Green Climate Fund*, amministrerà il denaro destinato dai paesi più ricchi (UE, Giappone, USA) alle nazioni con meno risorse ma più coinvolte nei cambiamenti climatici. Inoltre, si darà ampio sostegno agli sforzi volti a ridurre l'attuale rapido processo di deforestazione.

Si ha l'impressione che siano solo dichiarazioni di intenti, in attesa di una nuova maxi-riunione prevista per la fine del 2011 in Sudafrica.

QUALITA' DELLA VITA 2010. Come ogni anno, *Il Sole 24ore* ha pubblicato in dicembre (lunedì 6, per la precisione) la classifica sul benessere nelle province italiane. Ce ne eravamo occupati ampiamente nel n. 1 del 2007 di LigGeo (scheda n. 1, pp. 5-6), dedicando negli anni successivi solo alcune indicazioni riassuntive. Uno dei motivi di questa minore attenzione è la parziale soggettività dei criteri presi in considerazione, tanto che un'analoga classifica stilata da *Italia oggi* porta a risultati del tutto diversi (per il 2010, ad esempio, Genova è al 24° posto per il primo giornale e al 58° per il secondo).

A livello nazionale, osserviamo che ai primi due posti sono le province autonome di Bolzano e Trento, seguite da Sondrio, Trieste, Siena, Aosta (non è un caso che 4 su 6 si trovino in regioni autonome ben amministrate), mentre agli ultimi sono Caltanissetta, Reggio di Calabria, Trapani, Caserta, Foggia e Napoli. Il punteggio massimo (BZ, 637 punti) è quasi il doppio del minore (NA, 397).

Prendendo in considerazione la classifica del giornale di Confindustria, delle cinque province dell'area ligure-apuana la prima è Genova (scesa peraltro dal 19° al 24° posto), seguita da Savona al 55° (ma l'anno precedente era molto meglio piazzata, in 32ª posizione), dalla Spezia (57° posto, contro il 41° dell'anno prima), da Massa e Carrara (rimasta fissa al 64° posto) e, fanalino di coda, da Imperia, precipitata in un anno del 37° al 69° posto.

Per cercare di capire queste variazioni e i valori bassi ottenuti, vediamo le classifiche parziali delle nostre 5 province:

A) tenore di vita: Genova (41° posto), Savona e Massa-Carrara (54°), la Spezia (66°), **Imperia (78°)**;

B) affari e lavoro: Genova 21°, Savona 29°, la Spezia 48°, Imperia 50°, **Massa e Carrara 63°**;

C) servizi, ambiente, salute: La Spezia 24°, Genova 36°, Savona 41°, Massa e Carrara 60°, **Imperia 63°** (è qui il grande tonfo: come pagella ecologica, la provincia ponentina è al 97° posto!);

D) aspetti sociali della popolazione: **Massa e Carrara 90°, Imperia 98°, Genova 99°, Savona 101°, la Spezia 104°**;

E) ordine pubblico: Massa e Carrara 27°, **la Spezia 79°, Imperia 82°, Genova 86°, Savona 92°**;

F) tempo libero: Genova 3°, Savona 16°, Imperia 18°, la Spezia 22°, Massa e Carrara 46°.

L'ampissima analisi del giornale non è qui riassumibile oltre, e per saperne di più è bene cercare il "dossier" relativo e leggerlo.

TRAFFICI 2009 E 2010 NEL PORTO DI GENOVA. Secondo dati dell'Autorità Portuale di Genova, circa il 20% del traffico di contenitori nello scalo genovese (nel 2009, 1.533.000 teu) avviene con la sola Cina (303.000 teu, di cui 266.000 pieni): è la dimostrazione dell'enorme sviluppo assunto dall'interscambio Cina-Italia negli ultimi anni. Notevole pure il movimento con Singapore (92.200 teu), l'Egitto (59.400), gli Emirati Arabi Uniti (43.100), l'Arabia Saudita (35.300). Come si può osservare, il traffico dei contenitori appare particolarmente importante con paesi "nuovi", dato che solo gli USA (107.800 teu) e la Spagna (59.600) si tengono su posizioni analoghe, e altri stati europei hanno rapporti estremamente modesti con Genova (meno di 1.000 teu da/per la Gran Bretagna). Il settore è in forte sviluppo sia a Genova sia alla Spezia, porto dove nel periodo gennaio-settembre 2010 sono stati movimentati 955.000 teu (+21% rispetto al 2009).



**LIGURIA
GEOGRAFIA**

*Giornale della Sezione ligure
dell'Associazione italiana
insegnanti di geografia*

Anno XIII^o, n. 1, Gennaio 2011
(chiuso il 2 gennaio 2011)

* * *

Direttore responsabile: Silvano Corradi

Periodico fotocopiato in proprio
Registrato presso il Tribunale di Imperia
il 10.11.2006, n. 660/06 cron., n. 3/06 periodici

Redazione: Sezione regionale AIIG

Via M. Fossati 45 - 18017 Cipressa (IM)

Fax 0183 999877 - E-mail: gaivota.gg@alice.it

Sito Internet: www.aiig.altervista.org

Codice fiscale 91029590089

* * *

Consiglio della Sezione Liguria

(per il quadriennio 2011 - 2014)

Giuseppe Garibaldi, presidente

Graziella Galliano, vice-presidente

Maria Paola Curto, segretaria

Luca Ramone, tesoriere

Renata Allegri - Maria Pia Turbi

Fabrizio Bartaletti - Anna Lia Franzoni

Elvio Lavagna - Andrea Meloni (gr. giovani)

Presidente - telefono 0183 98389

Segretaria - telefono 0184 289294

e-mail: mariapaolacurto@hotmail.it

* * *

Sedi delle Sezioni provinciali:

GENOVA

Dipartimento DISAM dell'Università,

Via Balbi 2 - 16124 Genova

Presidente Fabrizio Bartaletti, tel. 010 20951439
e-mail: bartfbi@unige.it

Segretaria Antonella Primi, tel. 010 20953603
e-mail: primi@unige.it

**Sedi riunioni: Aula magna Dipartim. DISAM
e DISTUM e dell'Istituto Nautico (in Darsena)**

IMPERIA - SANREMO

Via M. Fossati, 45 - 18017 Cipressa (IM)

Presidente Giuseppe Garibaldi, tel. 0183 98389
e-mail: gaivota.gg@alice.it

Segretaria Matilde Maglio, tel. 320 1174208 e
466 0505426 - e-mail: nonna.matilde@libero.it

**Sede riunioni: Centro culturale polivalente, e
Sala conferenze Museo dell'Olivio, Imperia**

LA SPEZIA - MASSA CARRARA

Liceo scientifico G. Marconi,

Via XX Settembre 140 - 54033 Carrara (MS)

Presidente Anna Lia Franzoni, tel. 0585 857786
e-mail: franzalia@alice.it

Segretaria M. Cristina Cattolico, tel. 0585 856497
e-mail: gpaurora@virgilio.it

**Sedi riunioni: Carrara, Liceo Marconi
La Spezia, Istituto Professionale Einaudi**

SAVONA

Via dello Sperone, 3/7 - 17100 Savona

Presidente Elvio Lavagna, tel. 019 851743
e-mail: e.lavagna@alice.it

Segretario Paolo Bubici, tel. 348 0383947

e-mail: pabubici@tin.it

**Sede riunioni: Istituto tecnico P. Boselli
Via San Giovanni Bosco 6 - Savona**

* * *

Quota annuale di adesione all'AIIG
Soci effettivi € 30 - Juniores (studenti) € 15
Familiari € 12 (col notiziario € 20)
Per invii all'estero supplemento di 15 €
Abbonamento a *LigGeo* (per soci esterni): 10 €

da consegnare ai segretari provinciali o
versare sul conto corrente postale n. 20875167,
intestato a: **AIIG - Sezione Liguria**

*Ogni autore è responsabile di quanto
affermato nel suo intervento scritto*

© AIIG - Sezione Liguria

SEGNALAZIONI & RECENSIONI

F. BARTALETTI, *La città*, Genova, Bozzi Editore, 2009, pp. 249

F. BARTALETTI, *Le aree metropolitane in Italia e nel mondo. Il quadro teorico e i riflessi territoriali*, Torino, Bollati Boringhieri, 2009, pp. 204, € 19

Si tratta di due volumi che qui possono essere presi in considerazione insieme, perché dello stesso autore e dedicati alla geografia urbana o a suoi aspetti.

Il primo, che si presenta come il rifacimento di un precedente lavoro dal titolo "Città e territorio" (del 2003), è il classico manuale ad uso degli studenti universitari, ma assai utile a chiunque voglia documentarsi in argomento per motivazioni culturali e/o professionali. Quasi privo di immagini e dotato di una trentina di tabelle, appare a prima vista come un libro "difficile", cosa che invece non è sia per la scorrevolezza del testo sia per la ricchezza informativa che tiene sempre viva l'attenzione del lettore (un bel vantaggio per chi prepara l'esame!). Di particolare interesse ci sono parsi i capitoli I° (Il concetto di città e di popolazione urbana), VIII° (Conurbazioni e aree metropolitane) e IX° (Le funzioni delle città), ma è probabile che il giudizio sia del tutto soggettivo perché ogni capitolo presenta spunti di grande interesse (si pensi, ad esempio, al paragrafo sul riuso delle aree dismesse e sullo smaltimento dei rifiuti (cap. VI°) o a quelli sulla pianificazione urbanistica (cap. IV°). Un po' limitato ci è parso il capitolo X° (La città del Terzo mondo), tenuto conto dell'enorme numero di questi insediamenti sulla Terra e della concentrazione di popolazione che li caratterizza.

Il secondo volume, dedicato alle aree metropolitane, dopo aver chiarito i concetti di 'area metropolitana' e 'conurbazione', presenta - come dichiara l'autore stesso nell'introduzione - una panoramica dei principi utilizzati negli USA e in alcuni Paesi europei per delimitare le aree metropolitane, approfondendo la questione, per l'Italia, anche sul piano giuridico, visto che manca da noi un criterio ufficiale (e comunque da tutti condiviso) in proposito. Il testo fornisce poi notizie (ora più succinte ora di maggiore ampiezza) sulle maggiori aree metropolitane d'Italia, d'Europa e delle altre parti del mondo, le cui delimitazioni sono spesso evidenziate da utili e ben leggibili carte schematiche. Per il territorio che si affaccia al Mar Ligure, molto interessante pur nella sua stringatezza l'analisi sull'area metropolitana di Genova (pp. 115-118) e sull'area la Spezia-Carrara-Massa-Viareggio (pp. 139-141). (G.G.)

W. BÄTZING, *Le Alpi. Una regione unica al centro dell'Europa*, Torino, Bollati Boringhieri, 2005, pp. 485, € 70,00

Si tratta dell'edizione italiana (tradotta da quella tedesca del 2003) di un ampio lavoro del geografo tedesco, uscito inizialmente nel 1984. Solo ora pervenuta alla nostra biblioteca, l'opera viene qui segnalata ai soci per la sua importanza e perché tuttora presente sul mercato librario. Il sottotitolo originale "Storia e avvenire di una regione culturale d'Europa" ci fa forse capire meglio che il fine dell'autore non è quello di mostrarci l'area alpina come qualche cosa di statico, ma di descriverne gli aspetti e insieme i modi di vita e le attività, quantificando - mercé le analisi a grande scala da lui elaborate sull'andamento della popolazione e dell'economia alpina - le attuali linee di sviluppo di questa regione, che

si estende sul territorio di numerosi stati. Il testo, arricchito da quasi 200 tra figure, carte e tabelle e con una ricca bibliografia di circa 550 titoli., meriterebbe di esser meglio conosciuto dagli appassionati dell'ambiente montano (e alpino, in particolare). (G.G.)

G. DEMATTEIS - C. OTTAVIANO (a cura di), *186-1-2011, Italia unita e diversa*, Milano, Touring Club Italiano, 2010, pp. 288

Il volume, distribuito a tutti i soci del Touring, «propone un viaggio ideale che intende rifarsi allo spirito della missione originaria del TCI» e, attraverso densi capitoli (Il Belpaese, Città, Campagne, L'Italia connessa, Feste popolari tra sacro e profano, Memorie dell'Italia unita), riesce a mostrare l'unità sostanziale dell'Italia pur nella diversità degli ambienti e dei modi di vita. Un bel modo per commemorare i 150 anni di storia dell'Italia unita. (G.G.)

G. GARIBALDI, *Osservazioni a margine della recente istituzione del Parco delle Alpi Liguri*, «Annali di ricerche e Studi di Geografia», LXIV (2008), pp. 71-83.

Messa a punto sulla situazione attuale delle aree protette in Liguria, che non raggiungono neppure il 6% del territorio regionale.

L. LUGARESÌ (a cura di), *1951 la rotta, il Po, il Polesine. Atti del Convegno di Studi Storici (Rovigo 22-23-24 novembre 1991)*, Rovigo, Associazione Culturale Minelliana, 2001², pp. 557, € 18 (+5 per spese postali)

I recenti fatti alluvionali che hanno colpito anche la Liguria riportano di grandissima attualità gli atti del Convegno tenutosi a Rovigo nel 1991 in occasione del quarantennale dell'alluvione del Polesine. L'edizione del 2001 amplia, rivede e corregge la prima del 1994. L'importanza di questo testo è evidente perché non contiene semplici rievocazioni di fatti accaduti in passato in una ben determinata regione, bensì raccoglie una grande massa di dati storici, geografici ed etnografici che chiariscono la genesi di un evento alluvionale. Per estensione, si potrebbe dire *dei fatti alluvionali*, ai quali non sono estranee tuttora le province liguri. Le 41 relazioni fanno riflettere su quanto è avvenuto, ma anche su quanto potrebbe accadere ovunque, anche in ambienti non affini a quelli di pianura, in carenza di attenzione territoriale o in caso di gestione superficiale dell'ambiente. Tutti argomenti di grande attualità e di vivo interesse. Senza sminuire la bontà di tutte le relazioni, si ricordano *Osservazioni geografiche dell'inondazione del Po in Polesine*, di L. Gambi; *Le alluvioni padane del 1951 nel quadro dei cicli climatici di piovosità nell'emisfero settentrionale*, di A. Veggiani; *La rotta, l'inondazione e lo sfollamento nella memoria collettiva*, di V. Zaghi; *Il Polesine fuori dal Polesine*, di L. Ambrosoli; *Le conseguenze psicosociali dei disastri*, di B. Cattarinussi; *Sociologia di un evento catastrofico: l'alluvione del 1951*, di E. Fornasari.

Il testo, arricchito da fotografie, grafici e tabelle, non è di facile reperibilità nelle librerie, ma basta rivolgersi alla Associazione Culturale Minelliana - Piazza S. Bortolo, 18 - 45100 Rovigo (E-mail: minelliana@libero.it), che provvederà ad inviarlo versando un contributo per spese postali. (R. Pavan)

Avviso ai soci: questo è l'ultimo numero di "LigGeo" inviato a chi non è in regola con la quota 2010-11. L'invio riprenderà a regolarizzazione avvenuta. I ritardatari si affrettino a rinnovare !